385.0982
C27f
v. 2

Digitized by the Internet Archive
in 2025 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign

https://archive.org/details/finanzasdelosfer02cast

P385
Ca
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
22 MAR 1915

# FINANZAS

DE LOS

# FERROCARRILES ARGENTINOS

## EL CAPITAL DE RESERVA DE LAS COMPAÑIAS Y LA OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE LOS FERROCARRILES

2.ª CONFERENCIA

DADA EN EL CENTRO NACIONAL DE INGENIEROS

POR EL

Ing. ARTURO CASTAÑO

IMPRENTA «CÚNEO», SAN JUAN 2635

BUENOS AIRES

1914

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
MAR 1915

# FINANZAS

DE LOS

# FERROCARRILES ARGENTINOS

## EL CAPITAL DE RESERVA DE LAS COMPAÑIAS Y LA OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE LOS FERROCARRILES

2.ª CONFERENCIA

DADA EN EL CENTRO NACIONAL DE INGENIEROS

POR EL

Ing. ARTURO CASTAÑO

EL 3 DE NOVIEMBRE DE 1914

IMPRENTA «CÚNEO», SAN JUAN 2635
BUENOS AIRES
1914

385.0982
C27f
v.2

# Finanzas de los Ferrocarriles Argentinos

## II

### El capital de reserva de las Compañías y la Oficina nacional de estadística de los ferrocarriles

2ª. Conferencia dada en el Centro Nacional de Ingenieros por el ingeniero Arturo Castaño el 13 de Noviembre de 1914.

En mi conversación anterior expresé muy ligeramente que en el reglamento a la ley Mitre, dictado bajo la administración del señor Ramos Mejía, se determinaba coeficientes del capital de reserva para ser reconocidos en los gastos de explotación, los que ascendían a 2 1|2 o|o del importe de las renovaciones de las vías, compra de locomotoras, etc., estableciéndose otras menores para partidas ya detalladas en los cinco incisos del artículo 7°. con que injustificadamente se recargan los gastos de explotación de las líneas.

Parece, entonces, según este artículo del reglamento en cuestión, que solamente estuviesen afectados los gastos de explotación con este 2 1|2 o|o del capital de reserva, pues así se deja entender y así posiblemente lo comprenden todos los que hayan dado una ligera lectura a este documento.

Pues, señores, los que sensatamente así opinan se encuentran perfectamente equivocados y yo mismo que he dedicado alguna atención a este estudio, me encuentro sorprendido ante las revelaciones que vais a escuchar, las que demuestran la protección dispensada a las empresas de F. C. bajo el Ministerio del señor Ramos Mejía en forma y orden que facilita a las empresas arrebatar al pais sus economías, sacrificando los intereses generales.

La memoria respectiva de la Oficina de estadística de ferrocarriles, correspondiente al año de 1909, que creo es la última que se ha publicado, y me ha servido de estudio para analizar este decreto, establece en la página 225 en que se señalan los capitales de las compañías, el correspondiente a la empresa del F. C. del Sur que hace ascender a la suma de 200.468.671 pe-

LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN

sos oro y al lado de esta cifra, hay un asterisco que llama a una nota al final del cuadro, que dice textualmente lo siguiente: "En este valor está comprendido (5.915.401 peso oro sellado) que importa un préstamo del F. C. del Sur a la Compañía Buenos Aires Souther Dock Company Limited", es decir a la Compañía del Dock Sur.

Esta nota, señores, nos enseña en primer lugar, que la oficina de estadística del F. C. no obstante que ha sido destruída en sus efectos por el ex-ministro Ramos Mejía, como voy a demostrarlo, desempeña tan importante rol en el mecanismo administrativo de los FF. CC., que llega hasta controlar los actos de los señores Ministros, poniendo de manifiesto sus irregularidades cometidas en beneficio exclusivo de determinadas empresas.

Según se deja traslucir en esta nota, en el capital de explotación de la línea, se tiene incorporado un capital flotante, un capital que no lucra, que no ha sido aplicado en la explotación de la empresa, un capital disponible para todos los casos fortuitos, obtenido de los beneficios líquidos, que mantienen las compañías bajo el rubro de cuenta de capital de reserva. Es decir, señores, que no hay tal 2 1|2 o|o de los coeficientes establecido en el reglamento que pesan sobre la explotación de la línea, sino el valor total de este mismo capital de explotación de la línea, arrancando al país exorbitantes intereses que encarecen la vida mata las iniciativas industriales, absorben la economía nacional y fomenta descalabros financieros que bien pronto se van a presentar al país obligando a los poderes públicos a preocuparse de tan graves problemas.

Analicemos el hecho para la mejor comprensión de este temerario acto de gobierno.

La Provincia de Buenos Aires, con su producción y riqueza, está sirviendo en el capital que representa el F. C. del Sur, un capital ficticio, nominal, próximamente de 6.000.000 pesos oro con un interés del 7 o|o, que es el dividendo que reparte la empresa, al mismo tiempo que este capital, la Compañía lo tiene colocado en especulaciones bursátiles que les produce otro dividendo; y digo 6.000.000 pesos oro, porque es aproximadamente a lo que asciende el préstamo al Dock Sur, pues ignoro el saldo del capital de reserva de la Compañía, pero por lo menos debe de restarle otro tanto, para aplicarlo al servicio de su verdadero destino.

Este capital de reserva, según lo preveen nuestros códigos, debe ascender a un 10 o|o del capital en explotación para evitar subterfugios de las empresas, que ocultar elevados dividendos que se deben repartir a los accionistas, para no alarmar las autoridades del país y poder mantener la empresa su verdadera autonomía en la confección de las tarifas, sin dar al Gobierno la intervención que le corresponde y poder repartir un dividendo más tarde, con el aguamiento del capital, al canjear dos o tres acciones por una primitiva, operación que lleva el valor del kilometraje de los ferrocarriles a precios inusitados, sobre cuyo valor se determinan las tarifas. Nuestras tarifas ferrocarrileras señalan casi el record mundial, exceptuando a la República hermana del Brasil, donde también gime su producción bajo el peso de poderosas influencias financieras, las que hoy quieren franquear nuestras fronteras para extender en nuestro territorio su acción civilizadora, con capitales, que en nuestro país se duplican por arte de magia financiera como lo aclararemos.

Una tonelada de nuestros cereales, por ejemplo, transportada a un puerto de exportación, tiene un costo de cinco a seis veces mayor que el flete de este puerto a cualquiera de los de Europa, y esto que todavía los coeficientes de la tarifa no han sido elevados, pues el promedio del producto bruto de las líneas actualmente apenas alcanza al 11 o|o del capital que les ha reconocido el Gobierno, y por la ley solo cuando llegue al 17 o|o del producto bruto, los poderes públicos podrán intervenir en la confección de las tarifas.

Los ferrocarriles absorben, hoy por hoy, una tercera parte de la producción nacional, y mañana, continuando en el actual orden de cosas, cuando principien a desfilar nuevos coeficientes por el aumento del capital de reserva y de otros renglones que se anotan como gastos de explotación, trabajarán nuestros ganaderos y agricultores, a partir utilidades con estas empresas, reguladoras del progreso nacional, bajo el amparo de este "reglamento" a la ley Mitre.

Es de esta manera, señores, que se alienta a los futuros pobladores de la Patagonia, problema que tanto ha acariciado el ex-ministro de obras públicas, arrebatando a la posteridad su programa de trabajo, mientras que se abandonan despiadadamente a las elucubraciones de las empresas las partes más ricas de la República, las provincias que han contribuído con su

sangre a formar la nacionalidad argentina, las que con justo derecho reclaman siquiera los resplandores del progreso, concentrado en nuestras grandes ciudades, en donde se radica el inmigrante que mira con horror el internarse a donde se trabaja para enriquecer las Compañías, fomentando problemas trascendentales con el desequilibrio nacional que hoy se avocan nuestros hombres superiores.

Pero ¿qué control puede tener el P. E. para la justificación de tantos valores que las empresas, autorizadas por el reglamento del señor Ramos Mejía, cargan a los gastos de explotación de las líneas? Los libros que presentan los directorios locales? Es una argumentación infantil indigna de discutirse, sujeta a toda clase de supercherías en las que las empresas son maestras, según se ha revelado en diversas ocasiones en el Congreso.

Ni con un personal idóneo, permanente dentro de la administración de la Compañía, podrá el P. E. justificar el valor de los gastos de explotación que indica el reglamento a la ley Mitre; y, en todo caso, la intervención del P. E. en la administración interna de las compañías, si llegase a desempeñar el ministerio un hombre de antecedentes competente y de caracter, sería considerado por las empresas, en virtud del reglamento indicado, como una invasión de facultades que no tolerarían.

El P. E. no tiene, ni puede tener otra intervención ante el mecanismo administrativo de una línea de ferrocarril, que la de velar por el buen servicio público a que están comprometidas las empresas por sus contratos; a garantir los intereses generales, a mantener la regularidad del tráfico, a comprobar la seguridad y el buen estado de sus vías, tren rodante y fiscalizar los gastos de explotación, vigilando el momento en que deba intervenir en la formación de las tarifas, para evitar que el país sirva capitales nominales no invertidos en las líneas y que pesen sobre la producción del país, una serie de gastos ilegales, como un manto de plomo, que no la deje prosperar.

El P. E. no puede estar entregado a la buena fe de los Directorios en Londres, ni de sus representaciones locales, porque son empresas comerciales obligadas a defender los intereses que se les ha confiado. Debe solo cumplir su verdarero rol, de vigilar la regularidad de la explotación de las líneas.

Pero antes de abandonar el estudio de este capítulo,

deseo haceros conocer otra sorpresa que me ha causado la misma memoria de la Oficina de estadística de ferrocarriles de 1909, que no entraré a analizar, pero que evidencia la desorganización administrativa de los ferrocarriles establecida en el país por el ex-ministro señor Ramos Mejía, cualquiera sean los propósitos que se haya tenido en vista.

En la misma página en que se señalan los capitales de las Compañías, aparece el F. C. del Oeste con un capital de 108.697.927 pesos oro sellado, y al pie de esta cifra un asterisco llama a una leyenda que dice: "El capital de esta compañía sólo asciende a 98.099.010 pesos oro sellado, pero tiene acreditado 16.596.987 pesos, que importan los siguientes ramales vendidos al Central Argentino y al Sur: al Central Argentino la línea de Luján a Pergamino y Pergamino a San Nicolás y Junín en 10.168.276 pesos oro sellado; y al Sur los ramales de Merlo a Saladillo y Ringuelet a Brandsen, que importan 6.424.711 pesos oro sellado".

Estas líneas fueron vendidas hace muchos años, y, como es consiguiente, las empresas compradoras tienen esos valores incorporados a su capital.

¿Cuál es la razón que ha tenido el Ministerio para mantener en la cuenta del capital del Oeste el imprte de líneas enagenadas a otras empresas? Es un enigma que no alcanzo a comprender, pero que deja sospechar que la producción de la provincia de Buenos Aires, sirve dos veces el mismo capital dado el proteccionismo dispensado a las empresas; y, en todo caso, es una falta del ministerio el reconocer valores que el Oeste no administra, y con propósito que no se alcanza a vislumbrar en un piélago de guarismos incompleto que presenta la estadística, expresando vaguedades que fatigan el espíritu.

Estos antecedentes que nos ofrece la estadística y organización actual de los ferrocarriles, revela una de las principales causas del porque este pais de tierra tan generosa, tan virgen en sus riquezas, que concede amplia hospitalidad a todos los habitantes del universo, haya llegado a su viril juventud con las lacras económicas que carcomen y conmueven a las viejas sociedades y que se traducen por el encarecimiento de la vida.

El señor Ministro ha mantenido enmohecida, y por último la ha destruído, como voy a probarlo, a la Oficina de estadística de ferrocarriles que se encuentra ubicada a dos pasos del despacho ministerial; y si el

señor Ministro hubiese tenido una ligera idea de lo que se entiende por administración de ferrocarriles, hubiera sabido, la importancia de la ciencia que arroja sus números para el sostenimiento de una buena administración ferrocarrilera, hubiera sabido que es la fuente donde se inspiran los buenos administradores para encarrilar el servicio e ilustrarse en la confección de las tarifas y necesidades crecientes del desarrollo del tráfico, conocer las necesidades de las regiones servidas por la red ferrocarrilera, como la razón de las extensiones de las líneas que proyectan las empresas amparadas por la ley que le permite prolongar 75 kilómetros de vía sin autorización del Congreso.

Hubiera sabido que esa repartición pública no fué creada inoficiosamente para conocer el número de pasajeros o vagones que recorren la vía, sino que tiene propósitos definitivos de control científico, sin lo cual no es posible darse cuenta de las necesidades y organización de una línea de ferrocarril; hubiera sabido que llenando su rol en el mecanismo administrativo, reúne todos los elementos indispensables para obtener consecuencia de fuerza en la aplicación de tarifas razonables, atestiguadas con toda clase de antecedentes, desde la foja de servicios del último cargador de leña, hasta los procedimientos más ligeros de sus administradores, llegando hasta controlar los mismos actos del ministerio, como lo hemos comprobado con los deficientes datos que nos ha suministrado la última memoria de esa repartición. Hubiera sabido que desde los servicios que presta una locomotora o chata, hasta el menor antecedente que responde al capital empleado en el país por las empresas, deben estar perfectamente controlados por las estadísticas que hablan e indican al ministro que sabe obtener deducciones de un guarismo, la línea de conducta por seguir, sin necesidad de expedientes ni informaciones inoficiosas, vagas, que se reclaman a las oficinas que tampoco pueden ilustrar con conocimiento de causa, porque les falta los antecedetes indispensables que concede la estadística, que en todo momento señala la razón, causa de aumento en los gastos y alteraciones en el servicio público, lo que arroja suficientes antecedentes para la tarificación.

La estadística aplicada a los ferrocarriles, ha llegado en estos últimos tiempos, sobre todo en Alemania, a la categoría de una verdadera ciencia, casi a su completa perfección, con la cual un ministro celoso de sus

deberes, sabe inspirarse en la propia mesa de su despacho, no solo para conocer las necesidades del tráfico y competencia del personal, sino también para arrancar conclusiones fecundas para el desenvolvimiento de la riqueza pública, protección a la agricultura e industrias.

Es un poderoso auxiliar en la tarificación cuando está organizada con todos los coeficientes que deben de entregar las empresas en los formularios mensuales que le envía la oficina, pues es allí donde se puede conocer los recargos de tal o cual renglón del tráfico, que merecen protección o restricción conforme a una política elevada, dejando la justa compensación a que son acreedoras las empresas.

Es allí donde se inspiran los ministros en Alemania para organizar su política comercial e internacional, estudiando con criterio científico sus responsabilidades, sin atreverse jamás a expresar en el parlamento que ignoran el desempeño de su ministerio,, porque sería confesar que han tomado tan elevado cargo como escuela de aprendizaje, lo que no toleraría la opinión pública, ni la dignidad del mismo Gobierno. La estadística no ignora que una locomotora al salir de fábrica debe ser amortizada en 15 años, por ejemplo, con un recorrido de 30.000 kilómetros anuales, teniendo las fechas indicadas cuando tiene que entrar a talleres para recibir la reparación consiguiente, y con estos antecedentes se le abre su foja de servicios; y si el señor ministro encuentra que solo ha tenido un recorrido de 25.000 kilómetros, es decir, una pérdida de 5.000 de trabajo útil, en vez de recurrir al engorroso sistema del expedienteo, de que tanto se abusa entre nosotros, hallará en la estadística la causa del perjuicio. Si las pérdidas sufridas son debidas a descomposturas de la locomotora que ha estado obligada a ir a talleres fuera de la fecha determinada, la estadística señala cuales son los personales responsables, que han provocado el descalabro. Si es por el mal estado de la vía, hay un cargo al personal respectivo del que no escapa hasta el último sobrestante; si es por falsas maniobras, quema de tubos, etc., la estadística denuncia las responsabilidades del personal, habiendo un cargo grave a los directores respectivos que confían tan delicado servicio a empleados incompetentes; si es por falta de tráfico, denuncia al personal respectivo que mantiene en movimiento, exceso en material rodante, originando gastos a la explotación que en definitiva recaen sobre la produc-

ción; y entonces el ministro con estos antecedentes, administra ciega justicia sin conocer los personales, haciéndolos respectivos cargos en sus fojas de servicios que se tienen en cuenta para las recompensas en el orden de los ascensos o ya retirándolos del servicio público por su ineptitud.

La estadística controla hasta los horarios y las razones que han motivado las demoras, tan frecuentes en nuestras líneas de ferrocarril, no escapando a este control ni el servicio telegráfico que debe de ser esencialmente lacónico.

El consumo de estopa, grasa, aceite, carbón y todas las mercaderías que proveen los almacenes, están perfectamente controlados por la estadística, y son datos indispensables para arrancar conclusiones a los gastos de explotación, como también hacen conocer los personales dirigente y económico que deben de ser acreedores a recompensas, como señala a los que malversan los materiales que se les confía, y hasta la palabra del señor Ministro se encuentra controlada, pues en ningún momento puede invocar en el Parlamento necesidades del servicio público que le han obligado a comprar centenares de locomotoras, con dineros destinados por la ley a otro objeto.

No hay cuidado que las empresas puedan dar datos falsos en los formularios mensuales que están obligados a llenar, porque esas alteraciones, sujetas a análisis científico, pueden conceder coeficientes de resultados desfavorables para las mismas compañías.

Con estos antecedentes, pues, se puede responder a las necesidades inmediatas de las líneas, prevenir las exigencias futuras del desarrollo del tráfico y obtener coeficientes regulares para la implantación de tarifas razonables, salvando los errores cometidos que denuncia la estadística con elocuentes cifras.

Pues bien, señores, me he visto obligado a demorarme en esta reseña bien conocida por todos vosotros, en presencia de la actitud asumida por el ex ministro señor Ramos Mejía, con esa repartición al confeccionar el reglamento cuyo estudio me preocupa, y con el cual la ha desautorizado por completo, dejándola sin misión alguna al arrebatarle todas sus atribuciones para entregárselas a las compañías, que le merecieron al señor ministro mayor fé que lo que expresan sus propias reparticiones.

El artículo 14 de este decreto reglamentario, estable-

ce textualmente "que para los efectos de la interven-"ción en las tarifas por parte del P. E. las empresa "llevarán su estadística a satisfacción de la Dirección "general de vías de comunicación"; es decir, señores, que con este artículo del reglamento se ha decretado la muerte de la autonomía de tan importante repartición nacional, dejándola en condiciones híbridas, sin resultado práctico alguno, consumiendo caudales sin eficacia para la administración, declarándola una pieza que está de más en el mecanismo de los ferrocarriles y confiando su servicio a las mismas empresas comerciales interesadas en presentar las cosas a su paladar y capricho para establecer las tarifas que debe de autorizar el Gobierno.

Si rejuveneciese el buen Sancho y leyese este artículo del decreto, no dudo que exclamaría ante nuestro Quijote, que a los habitantes de este país, se le hace comulgar con grandes piedras de molino.

Con esta desautorización a tan importante repartición pública, dirigida por un personal distinguido y competente, las compañías se excusan de entregar los antecedentes que se les solicita en los formularios mensuales y llenar solamente renglones sin eficacia alguna, con los cuales esa repartición no puede obtener conclusiones del más ligero exámen científico.

Es de esta manera, señores, que el país ignora la causa de perturbaciones económicas que provocan las tarifas de los ferrocarriles, y que se sienten sus efectos sin conocer de donde nacen y en donde está en gran parte la causa del malestar general, que se traduce en el encarecimiento de la vida y aflige hoy a los habitantes de la tierra más pródiga del mundo.

Es esta la razón por que el Congreso ignora la situación en que se encuentra la actual administración de ferrocarriles y pide antecedentes al P. E. perdiendo su tiempo en interpelaciones que no pueden tener resultado práctico alguno, porque los ministros se presentan con informes que les suministran las mismas empresas, y el país continúa en este desorden cada dia más alarmante, hasta que una reacción pública, venga a imponerse antes que nuestra vialidad ferrocarrilera, que con tanto orgullo presentamos al mundo como fundamento de nuestro progreso, detenga nuestro engrandecimiento, paralice nuestra acción civilizadora y vengamos a ser conquistados financiera y economica-

mente, como cualquier cacicazgo del Africa o Asia que se disputan las naciones poderosas.

Abuso, señores, de vuestra benevolencia, pero permitidme ligeros momentos ante los deberes, que me he impuesto con el análisis de este decreto, en que hemos consumido dos noches y todavía tendría mucho que revelaros si penetrase en todas las nebulosidades que encierra cada uno de sus diez y seis artículos; pero os ruego que me permitáis haceros conocer con ligeros conceptos, otra anomalía digna de vuestra atención, y por la cual, ya no es la ley que se trata de reglamentar la que se viola, sino que se ha ido más alto la perspicacia ministerial al invadir las atribuciones del Soberano Congreso, y que ha pasado ignorada siempre a la sombra de la indiferencia pública para estos actos administrativos del P. E.

El señor ministro usando de un ingenio digno de mejor causa, ha inventado la frase de "sistema perteneciente a la empresa" para denominar todas las líneas pertenecientes a las Compañías, expresando que está comprendido dentro de ese sistema todos los "rama- "les, desvíos, talleres, tren rodante, planteles, elevado- "res tren de dragado, plantel flotante, muelles, canale- "tas, canteras, equipo movible y permanente, instala- "ciones de luz y fuerza, y todos los demás accesorios y "anexos dependencias y empresas subsidiarias de o co- "respondiente a las líneas y que se relacionan con la "construcción y explotación de los Ferrocarriles"; y más adelante — por el artículo 12 del decreto — determina "que queda expresamente entendido que to- "dos los materiales y artículos que se introduzcan al "país para o en relación con la construcción y explo- "tación del "sistema explotado" por la "empresa". "comprendido en el capítulo reconocido por el P. E.. "serán libres de derecho de aduana y exentos de to- "do impuesto nacional provincial y municipal".

El artículo 8 de la ley 5315 que ha tratado de reglamentar el ministerio establece simplemente que son libres de derechos de aduana y de toda clase de impuestos los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan del extranjero, pero el señor ministro, no creyendo suficiente estas franquicias que otorga la ley en beneficio de las compañías, ha autorizado con toda liberalidad para una serie de planteles anexos, empresas subsidiarias y dependencias que se relacionan con las líneas que comprende a todos los

factores comerciales de los puertos, como elevadores de granos, molinos, dragas, canteras, etc. Es decir, señores, que todas esas empresas en que las compañías tengan una intervención, dentro de la explotación de sus líneas, no pagan derecho al fisco, sin haberse siquiera pedido la venia del Congreso. El decreto se ha dado, los contratos con las Compañías se han legalizado, bajo los auspicios de este decreto y todo marcha en el mejor de los mundos conocidos, sin que se altere el más pequeño resorte administrativo.

Basta con lo expresado para demostrar la ilegalidad del reglamento que afecta a la ley Mitre, que comprueba con esto la razón de la prontitud con que las empresas han concurrido a acogerse a la ley, renunciando a generosas concesiones de que eran poseedoras y seducidas por el proteccionismo dispensado por el ministro de obras públicas.

Este reglamento tendrá que desaparecer tarde o temprano, cuando el Congreso, tomando la actitud enérgica que le corresponde, intervenga y compruebe la desorganización administrativa de los Ferrocarriles; por el momento hay que tener fé, en los hombres de pensamiento que ocupan posiciones elevadas y no desmayan ante estos severos aprendizajes porque han pasado todos los pueblos civilizados del mundo al construir sus redes ferroviarias, cuyos verdaderos efectos económicos recién se van reconociendo y justificando. Son descalabros de una juventud tumultuosa, ávida por incorporar al país en el concierto de las naciones que rigen la civilización del mundo; pero, señores, de lo único que debemos cuidarnos es de que se nos aplique aquella sabia máxima latina que dice: "Ay de los pueblos para quienes la plata no tiene olor, sea cualquiera su procedencia".

BRODART
MADE IN U.S.A.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 126357166